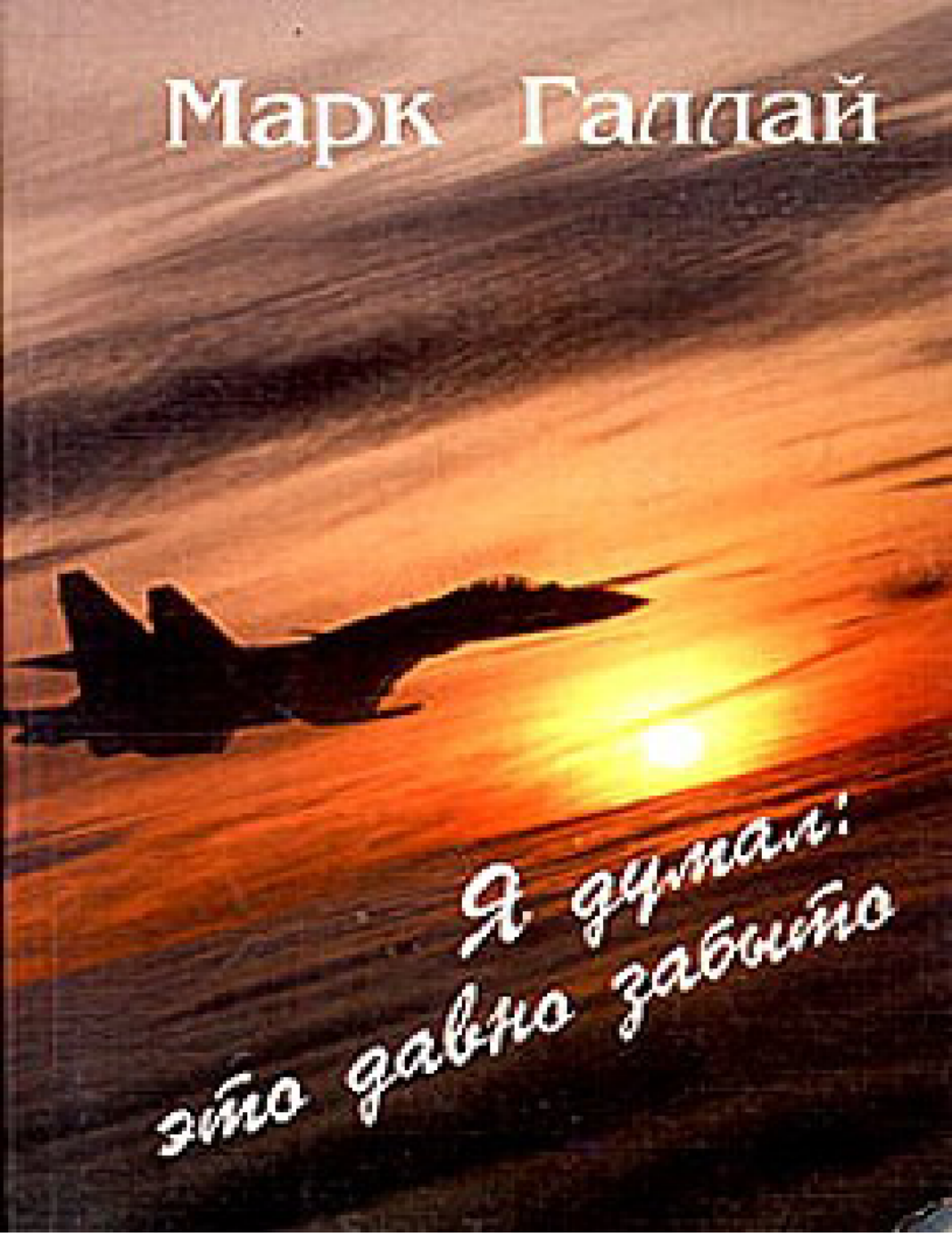
Марк Галлай
Я думал: это давно забыто

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Эта рукопись — последнее, над чем работал давний автор и добрый друг нашего журнала Марк Лазаревич Галлай. Через несколько дней после того, как он поставил точку, его не стало…

- Марк Галлай
- Кто сказал: первый — Гагарин?
- Хмурым октябрьским утром…
- Об исправлении ошибок
- Обтекатели
- Весна 45-го. Берлин
- Перед катастрофой — после катастрофы
- Как я был взяткодателем
- Визит к Кощею
- Авиационные афоризмы
- Только ваш портрет!
- Сергей Анохин и Университет марксизма-ленинизма
- Полет «Восхода» — отставка Хрущёва
- Такой еврейской фамилии нет
- Может быть, лучше вы?..
- На юбилее
- Только с одним вопросом
- Проспект Королева

Марк Галлай
Я думал: это давно забыто

Почти обо всем увиденном, пережитом и в какой-то мере понятом в моей долгой жизни лётчика-испытателя, военного лётчика, инженера-исследователя, литератора я рассказал в своих книгах.

Но в записных книжках, да и просто в памяти остались какие-то отдельные эпизоды, в своё время не опубликованные, иногда из-за так называемых цензурных ограничений, иногда потому, что лишние отступления мешали бы ходу основного повествования, а порой просто по своей малости — не лезть же к читателю со всякой ерундой (прочитав эти заметки, вы убедитесь, что и ерунды в них хватает). Словом, познавательная и литературная ценность каждого из нижеследующих маленьких рассказов, взятых в отдельности, конечно, невелика. Но, собранные воедино, они — не скажу, что дают полную картину оставшегося у нас за плечами времени, — лишь какие-то дополнительные штрихи. Хотя бы потому, что в них ничего не выдумано.

Читать нижеследующий текст можно в любой последовательности, так как сквозного сюжета в нем нет.

И вообще: это не бифштекс. Это — гарнир.

Кто сказал: первый — Гагарин?

Этот вопрос в звёздные годы нашей космонавтики волновал многих. В самом деле: как, по каким причинам, почему из состава группы, получившей в дальнейшем наименование «авангардной гагаринской шестёрки», был выбран тот, кто полетел в космос первым?

Начну с того, что, строго говоря, выбирали не из шести, а без малого из двух тысяч человек — именно столько молодых лётчиков, преимущественно истребителей, прошли первоначальные собеседования с авиационными врачами, которым был поручен отбор кандидатов в космонавты. Кто-то не прошёл с первого раза, кто-то не выразил желания бросать лётное дело, кто-то отсеялся по строгому (на мой взгляд, чрезмерно строгому) медицинскому отбору. Уходили люди и позднее, увидев, сколь расплывчаты перспективы полёта в космос, — никого не удерживали, возвращали в строй без каких-либо потерь в должности и звании. В конце концов сформировался отряд космонавтов из двадцати человек.

Выбор шестёрки для полётов на шести космических кораблях типа «Восток» был фактически предопределён тем, что, исходя из размеров кабины и грузоподъёмности корабля, космонавт должен был быть не более чем 167 сантиметров ростом и 65 килограммов весом. Иначе, я убеждён, серьёзным претендентом на то, чтобы попасть в «шестёрку», а может быть, и лететь первым, был бы Владимир Комаров.

Но когда и как все-таки определили первого? Ответов на этот вопрос молва преподносила немало. От более или менее правдоподобных («Он с первого взгляда понравился Королеву») до совершенно фантастических («Накануне старта положили спать трех кандидатов в космонавты, и у кого наутро оказался самый ровный пульс, тот и полетел»).

Конечно, участники подготовки первых космонавтов, присматриваясь к ним, не могли, хотя бы для себя, не заниматься их «ранжированием». Обменивались суждениями на сей счёт. Мне, например, очень импонировал своей интеллигентностью Титов. Но все это было на уровне приватных разговоров. Официального мнения до поры до времени сформулировано не было.

Передо мной лежит «Акт о результатах экзаменов, проведённых со слушателями-космонавтами Центра подготовки космонавтов ВВС», датированный 18 января 1961 года и утверждённый Главнокомандующим Военно-воздушными силами

страны Главным маршалом авиации К.А. Вершининым неделю спустя.

Принимавшая экзамены комиссия состояла из десяти человек. Возглавлял её генерал Н. Каманин — один из первых семи Героев Советского Союза, спасших экипаж затонувшего во льдах Арктики парохода «Челюскин», а в дни, о которых идёт речь, возглавлявший в ВВС службу подготовки космонавтов. Были в составе комиссии конструкторы космической техники К. Феоктистов (сам будущий космонавт) и С. Алексеев, авиационные врачи Е. Карпов (начальник и организатор Центра), А. Бабийчук, В. Яздовский, учёный-биолог академик Н. Сисакян, конечно, политработник (как же без него!) В. Клоков. Входил в состав комиссии и я, правда, чувствуя себя при этом и экзаменатором, и экзаменуемым — первым и едва ли не самым важным пунктом программы экзаменов стояла проверка отработанности слушателями практических навыков управления космическим кораблём на действующем макете-тренажёре. А проверял эти занятия не кто иной, как я, по составленной мною же программе, что, конечно, было большим нахальством — учить других тому, чего не испробовал сам. Единственным оправданием служило то, что личного опыта управления космическим кораблём не имел тогда на земном шаре никто. Как говорится, за неимением масла мажем маргарином.

Тем не менее экзамены прошли гладко. Наши слушатели уверенно действовали в макете как в нормальном полёте, так и при возникновении возможных отказов техники, хорошо отвечали на вопросы об устройстве корабля, динамике космического полёта, основах авиационной и космической (тогда едва зарождавшейся) медицины. Всем были выставлены оценки «отлично»…

Но был в акте ещё один пункт, который процитирую полностью: «Комиссией ориентировочно рекомендуется следующая очерёдность экзаменовавшихся слушателей к первому космическому полёту: 1. Ст. лейтенант Гагарин Ю.А. 2. Ст. лейтенант Титов Г.С. 3. Ст. лейтенант Нелюбов Г.Г. 4. Капитан Николаев А.Г. 5. Капитан Быковский В.Ф. 6. Капитан Попович П.Р.».

Насколько мне известно, это был первый официальный документ, в котором была рекомендована именно такая последовательность полётов «авангардной шестёрки». Конечно, окончательное решение принимала Правительственная комиссия по запуску корабля, да и то не без «консультации» с ЦК партии.

На практике эта предварительная ориентировка была в основном выдержана, хотя и претерпела некоторые изменения.

Гагарин и Титов, как известно, остались на своих местах. Попович и Быковский поменялись местами. А Нелюбов, нарушивший служебную дисциплину, понёс за это жестокое (по моему убеждению, чрезмерное) наказание — был из отряда космонавтов отчислен, а вскоре трагически погиб, попав под поезд.

С точки зрения требований чисто профессиональных, для первого полёта, в сущности, годился любой из «шестёрки» — функции космонавта в автоматическом одновитковом полёте вокруг Земли были заведомо проще функций лётчика реактивного истребителя, с которыми они ещё недавно успешно справлялись. Мужество, бесспорно необходимое для того, чтобы сесть в кабину корабля и отправиться впервые в истории человечества в никем не обжитое космическое пространство, было, по моим и не только моим наблюдениям, присуще в полной мере каждому из них. Так что сам полет окончился бы 12 апреля 1961 года столь же благополучно, кого из этих ребят в него ни послать.

И все же вскоре я убедился, что выбор именно Гагарина был, что называется, «в десятку». Я имею в виду даже не полет как таковой, а последующую послеполётную деятельность и поведение Гагарина, не сломавшегося, даже не прогнувшегося под тяжестью свалившейся на него — вчерашнего старшего лейтенанта из провинциального авиагарнизона — всемирной славы. Он привлекал сердца людей своей доброжелательной улыбчивостью, скромностью, контактностью, всем своим очень «народным» обликом, даже склонностью иногда немного поиграть в этакого простачка (хотя в действительности был никакой не простачок, а от природы умный мужик, впитывающий в себя все, как губка). Если говорить о пропагандистском эффекте первого полёта человека в космос, то личность Гагарина способствовала этому, как никакая другая. Именно такого космического первопроходца нужно было предъявить человечеству.

Но первую официальную на сей счёт рекомендацию выдала в морозный январский день 1961 года наша комиссия. Впрочем, я, как, видимо, и большинство её членов, тогда так далеко не заглядывал. Зациклившись на чисто профессиональной подготовке будущих космонавтов, мы о том, чему космический полет положит начало, не задумывались. Провидцами себя не проявили.

Но так или иначе, первую официальную рекомендацию, как говорится, с подписями и печатями: «Гагарин — первый», выдала наша экзаменационная комиссия. Почти никого из её членов сегодня в живых нет…

Хмурым октябрьским утром…

Шёл октябрь недоброй памяти тридцать седьмого года. Наш отдел лётных испытаний Центрального аэродинамического института (ЦАГИ) находился на Центральном московском аэродроме, но не у Ленинградского шоссе, а в южном углу поля, и вход на него был со стороны нынешней улицы Поликарпова.

Придя в то утро на работу, мы увидели, что на приангарной площадке кипит работа. Маляры колдовали у хвостов стоящих на площадке самолётов. До этого на вертикальном оперении принадлежащих нашему отделу машин красовались буквы «АНТ», что означало Андрей Николаевич Туполев, главный конструктор всех созданных в ЦАГИ летательных аппаратов. И вот эти буквы торопливо замазывались.

Гнетущая атмосфера сталинского террора к этому времени полностью охватила страну. Люди, в том числе общенародно известные, один за другим исчезали в застенках НКВД, казалось, безвозвратно. Поэтому особой сообразительности, чтобы понять, что означают замазанные буквы, не требовалось — Туполева арестовали.

Так мы узнали об этом ещё до официального объявления его «разоблачённым врагом народа». Интересно, что многие легковерные наши сограждане, ещё не дозревшие до сомнений в справедливости «карающей руки» непогрешимых органов государственной безопасности, пытались найти объяснение, чем конкретно вредил народу этот коварный Туполев. И возникла передававшаяся из уст в уста легенда о том, что он передал «секрет» своего последнего самолёта авиаконструктору фашистской Германии Вилли Мессершмитту. Легенда, конечно, совершенно бредовая: достаточно было взглянуть на характерный внешний облик семейства туполевских самолётов, чтобы убедиться, насколько он отличен от не менее характерного облика самолётов Мессершмитта. К тому же тот был конструктором достаточно высокого класса, чтобы не нуждаться в подобных «подарках», даже от Туполева. Наконец, «секрет» самолёта определённой конструкции — это не какая-то математическая формула, которую можно передать, написав на бумажке, а добрый вагон чертежей.

Словом, слухи эти были столь же злокозненные, сколь и безграмотные. Однако, тем не менее, а может быть, именно поэтому, хождение они имели. В последний раз я их слышал во время войны на полевом аэродроме из уст нашего дивизионного контрразведчика. Психологически оно понятно: сталкиваясь с

необъяснимым, люди хотят найти ему какое-то толкование, пусть самое неправдоподобное, если уж нет другого.

Об исправлении ошибок

В первую военную зиму 1941—1942 годов наш полк пикирующих бомбардировщиков, входивший в состав военно-воздушных сил Калининского фронта, хотя и нёс потери, но все же «держался на плаву», не сгорел, как иные, менее опытные части, в огне войны за считанные дни. Впрочем, и некоторые другие удерживались.

Один только что организованный полк прибыл на наш аэродром и включился в боевую работу. Давалась она ему, естественно, поначалу нелегко, но не зря говорится, что опыт — дело наживное, хотя и не бесплатное. Появились успехи и у наших соседей.

Однажды командование ВВС фронта (во главе его к тому времени стоял наш коллега, известный лётчик-испытатель Громов) дало задание обоим полкам нанести совместный удар по укреплённому узлу противника в районе Ржева. Сначала взлетели и сразу же растворились в густой морозной дымке три пары пикировщиков «братского» полка. Предполагалось, что, выйдя поверх дымки, они составят единый строй. Вслед за ними компактно взлетела и наша шестёрка.

Дымка, вопреки ожиданиям, оказалась гораздо более плотной и, главное, более распространённой по высоте, чем предсказывали синоптики. Приходилось держаться крылом к крылу в тесном строю, чтобы не потерять друг друга из виду. Ближе к линии фронта дымка стала редеть, и над территорией, занятой противником, почти растворилась. Видимость резко улучшилась.

И тут впереди и несколько выше нашего строя обнаружился явно отбившийся от строя одинокий пикировщик, ходивший беспорядочными переменными курсами. Увидев нашу шестёрку, он принял правильное решение — сблизился и пристроился к ней. Так семёркой мы и продолжили движение. На цель заходили не сразу, а пройдя в стороне и лишь потом развернувшись так, чтобы заход получился с запада, со стороны тылов противника, — это обеспечивало больший элемент неожиданности атаки, да и отход от цели облегчало.

На развороте увидели впереди самолёты братского полка, — их, как и следовало ожидать, было пять, одного не хватало. Разделяло нас расстояние в несколько километров. Увидел своих товарищей и наш приблудившийся «седьмой». Увидел — и, судя по всему, решил незамедлительно исправить свою ошибку. Он дал моторам полный газ — это было видно по выхлопам из

патрубков — и пустился, срезая кривую разворота, на соединение со своими.

Примерно на середине этого манёвра его атаковала пара «Мессершмиттов», до того не рисковавшая сближаться ни с одной из обеих летевших в плотном строю групп наших самолётов — совместный огонь стрелков каждой из них к этому не располагал. Но оторвавшийся от строя бомбардировщик представлял собой цель весьма заманчивую. Один за другим немецкие истребители сделали заход — и сбили его. Сбили на глазах экипажей одиннадцати наших самолётов, бессильных чем-то помочь попавшему в беду товарищу. Неправда, что на войне к потерям так привыкают, что каждая очередная воспринимается без особых эмоций. Переживали потерю оба наших полка, очень уж обидной показалась она нам.

Позднее я задумался. Как надо относиться к своим ошибкам? Как реагировать, осознав их? Видимо, исправлять? Как можно скорее?.. Случаи, подобные этому, учат другому: не всегда надо бросаться исправлять ошибку, как только обнаружишь её. Сначала подумать. Помнить, что иногда лекарство бывает опаснее самой болезни… Да, в авиации, обнаружив ошибку, надо исправлять её с умом.

Впрочем, почему только в авиации? Может быть, такой подход не противопоказан и в других сферах человеческой деятельности? Например, в государственной политике. А, может быть, в ней особенно?

Обтекатели

Назначенное время вылета приближалось, а моя машина была не готова. Техник самолёта усмотрел при гонке в одном из моторов какой-то непорядок и пытался устранить его в возможно быстром темпе. А я — в комбинезоне, унтах и шлемофоне — топтался в нетерпении рядом и, конечно, действовал технику на нервы.

Человек он, надо сказать, был очень интересный. Обладал живым украинским хитроватым юмором. И изрядным жизненным опытом, что меня ни в малой мере не удивляло — такой старик и должен был им обладать (старику было немногим больше сорока, но мне тогда такой возраст представлялся преклонным).

Сейчас же ему явно хотелось чем-нибудь меня отвлечь, чтобы не стоял над душой. И такая возможность представилась.

— Гляньте-ка, товарищ капитан, — сказал он, мотнув головой в сторону лётного поля. — Обтекатель идёт.

— Что за обтекатель, Тарасыч? — спросил я, не узрев на поле никого, кроме неторопливо идущего комиссара полка. — Там же только наш комиссар.

— А вы вспомните, товарищ капитан, как в учебнике по конструкции самолётов написано. Что есть обтекатель? Часть самолёта, не несущая силовой нагрузки и служащая (он сказал с ударением на первом "а") для придания правильной внешней формы…

Мой техник политсостав явно не жаловал. Это было в чем-то объяснимо. Война была тяжёлая. Противник ещё господствовал в воздухе. Полк нёс потери. Самолётов оставалось все меньше. И к моменту нашего разговора в полку на каждый действующий самолёт приходилось едва ли не по штатному политработнику: комиссар полка, два комиссара эскадрилий, штатный парторг, инструктор по работе среди войск противника (его обязанности заключались в запихивании листовок на немецком языке в бомболюки — на врага сыпались бомбы, а вслед за ними листовки, видимо, предназначенные для того, чтобы распропагандировать уцелевших). На фоне работавшего с предельной нагрузкой лётного и технического состава это было действительно многовато.

Правда, в интересах истины следует сказать, что наших комиссаров эскадрилий И. Сиренко и В. Квелидзе назвать обтекателями ни у кого не повернулся бы язык. Они оба были лётчиками и летали на боевые задания не меньше любого из своих подчинённых. Было немало реально воюющих

политработников и в других частях. Так, в одном из корпусов Авиации Дальнего Действия был очень популярен комиссар С. Фёдоров: когда в том или ином полку корпуса увеличивались потери, он приезжал и, владея специальностью авиационного штурмана, в течение какого-то времени просто летал в составе этого полка на боевые задания. Никакими беседами и митингами лучше поднять боевой дух части было невозможно.

Так что бывали в наших военно-воздушных силах и такие комиссары. Правда, не в очень большом количестве. Зато и авторитет у каждого из них был непререкаемый. Интересно, что подобные, на мой взгляд, самые «настоящие» комиссары нередко упускали многие из своих основных (вернее, считавшихся основными) комиссарских обязанностей. На все времени и сил не хватало, и они точно выбирали самое важное. Но взгляды на то, что самое важное, а что нет, существовали, как показывала жизнь, разные. Наш Вахтанг Квелидзе, например, много и хорошо летавший и эффективно воспитывавший людей личным примером, часто получал втыки от своего политического начальства: то за невыпущенный «Боевой листок», то за непроведенную политминутку, то ещё за какое-нибудь запланированное в тиши кабинетов политотдела мероприятие.

Много лет спустя я пересказал концепцию нашего механика своему другу, выдающемуся публицисту А. Аграновскому, и он использовал её в одном из своих очерков, правда, привязав к ситуации и среде, весьма далёким от, так сказать, исходной. И был, конечно, прав: «обтекатели» водятся… Впрочем, наверное, трудно найти в нашем обществе нишу, где они не водятся.

Весна 45-го. Берлин

Неповторимая весна сорок пятого года! Мы, несколько офицеров в самом радужном настроении (ещё бы, весна, Победа, такая война осталась позади!), в состоянии «чуть-чуть навеселе» бродим по Берлину.

В послевоенные годы я не раз бывал в нем. По достоинству оценил этот благоустроенный, чистый, изобилующий, особенно в центре, красивыми местами город. Но ничто не вытравит из памяти Берлин первых послевоенных недель. Знаменитая улица Унтер ден Линден, лежащая в развалинах, источавших острый трупный запах (весна в том году выдалась жаркая). Побитое бомбами и снарядами здание Рейхстага, купол которого казался ажурным. Сильно повреждённая и все же красивая церковь Гедехтнискирхе в начале блестящей как в довоенном прошлом, так и в послевоенном будущем улицы Курфюрстендам. С аэродрома Адлерсхоф, где мы базировались, дорога в центр города шла через прекрасный Трептов-парк (именно здесь впоследствии была установлена знаменитая скульптура «Солдат с ребёнком» — и лучшее место для неё найти было вряд ли возможно).

Рейхсканцелярия (впоследствии её сравняли с землёй) с огромным кабинетом Гитлера, где все было столь же крупноразмерным: и массивный письменный стол, и напольный глобус — видимо, для пущего впечатления. Толпы дисциплинированно разбирающих завалы немцев. Пробирающиеся между развалинами двухэтажные автобусы…

Все последние месяцы войны, начиная где-то с осени 44-го, я никак не мог понять, почему немцы продолжают воевать, а они это делали в полную силу, вплоть до заключительной берлинской операции, когда исход войны уже фактически был предрешён. Что толкало на это не руководителей Рейха (им ничего другого не оставалось), а офицеров среднего звена и, главное, рядовых солдат, моряков, лётчиков? Ответ, или, по крайней мере, одну из составляющих ответа на этот сложный, скорее психологический, чем военный вопрос я получил как раз благодаря этому двухэтажному автобусу.

Надо сказать, что первый военный комендант Берлина генерал Берзарин считал восстановление городского коммунального хозяйства одной из главных стоявших перед ним задач. Завалы, естественно, надо было разбирать, налаживать водоснабжение, канализацию, электрическую сеть и, конечно, городской транспорт. С последним дело обстояло непросто: метро

было затоплено, трамваи требовали рельсового пути и электроконтактной сети. Оставались автобусы — их маршруты можно было легко варьировать, прокладывая по относительно уцелевшим улицам. Так и получилось, что оставшиеся ещё с довоенных времён массивные двухэтажные автобусы стали первым и на некоторое время единственным видом городского транспорта в послевоенном Берлине.

…И вот наша весёлая компания проходит мимо автобусной остановки и стоящей на ней довольно многочисленной, в несколько десятков человек, очереди. Как раз в этот момент к остановке приближается автобус. Кондуктор на площадке — видный мужчина с усами, которые у нас назвали бы «буденновскими» — протяжным гнусавым голосом произносит:

— Bitte, vier Platze (Пожалуйста, четыре места).

От очереди отделяются первые четыре человека и направляются к автобусу. Пятый не пошевелился — герр кондуктор ведь ясно сказал: четыре. Это было похоже на чудо. Каждый из нас представил себе, как в подобной ситуации атаковали бы автобус наши соотечественники. Нет, к такой дисциплине мы приучены не были ни тогда, ни, говоря откровенно, когда-либо впоследствии.

Тут-то мне и стал ясен ответ на вопрос, донимавший меня на последнем этапе войны. Дисциплина! Железная, бессмысленная, непоколебимая даже перед лицом рассудка дисциплина. Хорошего в такой гипертрофированной дисциплине, конечно, мало. Впрочем, нам эта опасность в обозримом будущем явно не грозит.

Перед катастрофой — после катастрофы

Широка гамма заданий, которые выполняют лётчики-испытатели: от первого вылета на новом, ещё никогда не поднимавшемся в воздух самолёте до проверки работы какого-нибудь прибора. Некоторые задания укладываются в один полет, другие растягиваются на месяцы и годы. В ходе таких — длинных — заданий иногда происходит смена лётчика, причём часто эта «смена караула» бывает связана не с какой-то текущей необходимостью, а с происшествием — аварией или даже катастрофой, — как неким рубежом в ходе испытаний. Приходилось оказываться на таких «рубежах» и мне.

Когда у нас сразу после окончания войны возникла реактивная авиация, первой ласточкой оказался истребитель МиГ-9 конструкторского бюро А. Микояна и М. Гуревича — он первым вышел по скорости за 900 километров в час (достижение по тому времени немалое) и вообще стал тем самолётом, на котором наша истребительская авиация перешла с винтомоторной на реактивную тягу. Но то было позднее, а первый опытный экземпляр МиГ поднял в воздух 24 апреля 1946 года (для авиаторов — дата памятная) отличный испытатель, мой друг и коллега Алексей Гринчик.

На двадцатом испытательном полёте Гринчик потерпел катастрофу. Возможных её причин предположительно было названо несколько, это всегда хуже, чем одна, чётко установленная. В упреждение каждой из этих возможных причин были приняты конструктивные меры, но полной ясности все же не было.

Я получил задание испытать второй экземпляр МиГ-9: повторить пунктирно путь, пройденный Лёшей Гринчиком, а затем довести программу испытаний до конца. Испытывать второй экземпляр нового самолёта после успешного окончания испытаний первого — одно дело, но после его гибели — несколько другое. Тем не менее за это дело я взялся не просто по долгу службы, а, как говорится, всей душой. Что тут было — вкус к новому, острое желание разобраться в загадке, которую преподнесла нам своенравная техника (не зря говорят, что в работе лётчика-испытателя всегда присутствует нечто «шерлок-холмское»), особое чувство, которое приближённо — только приближённо! — можно уподобить чувству охотника, стремящегося одолеть зверя, в схватке с которым погиб его

товарищ. Наверное, все, вместе взятое.

Вскоре на ещё одном, третьем экземпляре МиГ-9 вылетел мой товарищ, впоследствии знаменитый лётчик-испытатель Г.М. Шиянов. Вдвоём дело пошло быстрее. В ходе испытаний случалось всякое: и поломки оперения, и отказы управления, и многое другое, но программу мы с Шияновым довели до конца. Машина пошла в большую серию, на несколько лет стала основой советской истребительской авиации и послужила родоначальницей знаменитого семейства МиГов — вплоть до 29-го и 31-го.

Но для меня участие в испытаниях МиГ-9 навсегда осталось памятным, ведь включился-то я в это дело после катастрофы, в которой погиб мой друг и товарищ Лёша Гринчик. Вот он, тот самый «рубеж».

Гораздо хуже чувствует себя лётчик, когда с самолётом происходит несчастье после того, как он передал его коллеге. Даже если никакой конкретной вины на нем нет, все равно сверлит подспудное ощущение: подвёл. Что-то сходное с чувствами Александра Твардовского, выраженными им в стихотворении, начинавшемся словами: «Я знаю, никакой моей вины в том, что другие не пришли с войны» и завершавшемся: «Речь не о том, но все же, все же, все же». И уверенность (как правило, необоснованная): продолжал бы летать сам, ничего не случилось бы.

Летом 47-го года получил я задание начать испытания «летающей лаборатории», представлявшей собой серийный двухмоторный бомбардировщик Ту-2 с подвешенным под его фюзеляжем реактивным двигателем РД-3, параметры работы которого (тяга, характеристики систем и т.д.) должны были замеряться в полёте. Сейчас испытание каждого нового двигателя не только на стенде, но и в полёте — на «летающих лабораториях» — является нормой, без этого он полностью испытанным не считается. Но тогда это было новинкой. Я считал наш экипаж первым испытателем подобного рода и лишь много лет спустя узнал, что мы в нашей стране были «вторые».

Помню, перед первым вылетом опасались, как скажется подвешенный под фюзеляжем довольно громоздкий двигатель на устойчивости и управляемости самолёта на взлёте. Но опасения оказались напрасными. В один прекрасный летний день мы с ведущим инженером Д. Гинзбургом без каких-либо осложнений взлетели, запустили в воздухе испытуемый реактивный двигатель, благополучно сели — и начали летать по программе. В полёте, особенно на высоте, «третий» двигатель, естественно, значительно увеличивал энерговооружённость самолёта, и он

развивал скорости, недоступные обычному Ту-2. Километры он отщёлкивал лихо.

И тут меня сняли с этой работы и отправили в Казань — принимать очередную машину опытной серии нового дальнего, высотного, скоростного стратегического бомбардировщика Ту-4, представлявшего собой (о чем долгое время деликатно умалчивалось) не вполне законную — без оформления лицензии — копию американской «Сверхкрепости» В-29. Первого Ту-4 из серии в 20 машин поднял в воздух Н.С. Рыбко. Второй предназначался мне.

А на Ту-22 ЛЛ стал летать И.Ф. Якубов, получивший Героя Советского Союза в годы войны и успевший стать достаточно опытным испытателем. Случилось так, что в одном из полётов он потерял ориентировку — видимо, не учёл повышенной скорости «трехдвигательного» самолёта, и, летая без штурмана (его место занимал ведущий инженер, у которого своих дел хватало), недооценил, насколько далеко ушёл от базы. Не обнаружив под собой знакомых мест, лётчик, пытаясь восстановить ориентировку, несколько раз менял курс полёта, а когда наконец восстановил ориентировку, понял, что находится вблизи Мурома над Окой, и остатка горючего в баках, чтобы долететь домой, уже не хватит. Заходя на вынужденную посадку на прибрежный плёс с убранным шасси (что было правильно), экипаж не сбросил подвешенный двигатель — то ли пожалев его, то ли из-за отказа системы сброса. Коснувшись земли прежде всего этим двигателем, самолёт «клюнул» и «кульбитом» перевернулся прямо через расположенную в носу кабину экипажа. Лётчик Илья Якубов и ведущий инженер Давид Гинзбург погибли.

Кто тут был виноват? Конечно, и сам лётчик (лётчик всегда виноват, в этом отношении он — как стрелочник на железной дороге), но, я думаю, виновата была и штурманская служба института, не удосужившаяся провести с лётчиком расчёты: на какую дальность он уйдёт, выполняя то или иное задание. А у меня остался камень на душе: люди погибли после того, как я, пусть не по своей инициативе, передал эту работу другому. Вроде бы ни в чем не виноват, а получается, подставил…

Однажды оказался я в положении не до и не после лётного происшествия, а как бы между. Лётчик-испытатель М.К. Байкалов, с которым мы вместе воевали и в эскадрилье ночных истребителей ПВО Москвы летом 41-го года, и на Калининском фронте в первую военную зиму, испытывал в конструкторском бюро М.Л. Миля геликоптер ГМ-1 (будущий вертолёт Ми-1, первый наш винтокрылый аппарат, пошедший в большую серию) — по тем временам машину вполне экзотическую. Многого об

аэродинамике вертолёта мы тогда ещё не знали, и в одном из полётов Байкалов оказался в зоне, где вертолёт резко неустойчив. Машина вышла из повиновения, начала угрожающе раскачиваться и, едва Матвей успел выброситься из кабины, перевернулась вверх колёсами и стала падать. Лётчик спустился на парашюте, но при приземлении получил ушибы и вообще нуждался в отдыхе после пережитой встряски.

А у Миля на выходе был второй вертолёт той же серии (снова второй экземпляр после неблагополучной судьбы первого), и он предложил испытывать его мне. Согласился я охотно — всякая экзотика привлекает профессионального испытателя. Правда, в дальнейшем я особой любовью к вертолётной технике не проникся, летать на ней понравилось мне гораздо меньше, чем на самолётах.

Но, так или иначе, испытания надо было проводить. Сделал 93 полёта, закончил программу, и машину можно было передавать на государственные испытания. Однако перед этим Главный конструктор предусмотрел несколько демонстрационных полётов — ожидались знатные гости: руководители министерства, Туполев, Василий Сталин и ещё несколько персон.

— Дорогой Марк Лазаревич! — сказал, пригласив меня в свой кабинет, Миль. — Мы очень признательны вам за проделанную работу. Но не обижайтесь, нам хочется, чтобы гостям машину показывал заводской лётчик. А то скажут, будто управляться с ней так сложно, что требуется варяг из Лётно-исследовательского института. У нашего вертолёта и так хватает недоброжелателей.

— О чем разговор, Михаил Леонтьевич, — ответил я. — Конечно, пускай Матвей Карлович летает. Никакой обиды для себя я в этом не вижу.

Так и было сделано. Матвей выполнил после моих 93 ещё 13 показательных полётов. Четырнадцатый (то есть, если считать с самого начала, 107-й) был уже не показательной, а перегоночный — в Научно-испытательский институт Военно-Воздушных Сил для передачи на госиспытания. Байкалов взлетел, сделал круг над своим заводом, прилетел на аэродром НИИ ВВС, сделал круг над ним, завис над стоянкой на высоте около ста метров, начал было отвесный спуск — и внезапно завалился на бок, завертелся и упал на землю. Матвей Карлович погиб.

Причина катастрофы обнаружилась сразу: лопнул вал рулевого винта — то ли от пережога при термической обработке, то ли от дефекта в материале. Может быть, если бы лётчик не делал лишних кругов и, главное, не зависал без поступательной скорости (при этом нагрузка на силовую установку наибольшая) так высоко, вал «дотерпел» бы до посадки и полетел бы уже на

земле при следующем запуске. Может быть, так, а может, и не так… Как говорится, «наука умеет много гитик». Но обречена эта машина была с первого полёта.

И снова я — не головой, а нутром — почувствовал себя без вины виноватым: сделал 93 полёта, доделал бы и ещё 14! У каждого профессионального испытателя сидит в душе подсознательная уверенность: со мной этого не случилось бы. Хотя большой логики в этой уверенности нет.

А вот ещё случай, к счастью, не трагический. Получили мы американский истребитель «Тандерболт» для исследования и — по возможности — извлечения полезных уроков. В этом не было ничего особенного, у нас старались «обсосать» как можно больше купленных и трофейных зарубежных машин. На «Тандерболте» наибольший интерес представляли силовая установка и оборудование.

Летала на нем целая группа наших лётчиков. Наступила и моя очередь. Я сделал несколько полётов и передал эстафету лётчику-испытателю С.Ф. Машковскому, Герою Советского Союза, получившему, между прочим, это звание в самом начале войны за 10 вражеских самолётов, сбитых в условиях полного господства противника в воздухе осенью 41-го года. Так что лётчик это был классный.

И в одном из первых же после меня полётов на «Тандерболте», причём, как на зло, на малой высоте, у него разваливается мотор — видимо, очень уж энергично мы его «исследовали». Степан ловко посадил машину с убранным шасси в поле и отделался только вымазанным с ног до головы маслом комбинезоном. В общем, на этот раз обошлось. Но снова — вскоре после того, как я отдал самолёт коллеге. Помню, когда Машковский вовремя не вернулся, я места себе не находил, пока не пришло сообщение, что он жив-здоров, сидит на вынужденной…

Конечно, подобных случаев было немало в жизни едва ли не всех моих товарищей. Наверное, оно и неизбежно, когда в условиях достаточно острой по определению испытательной работы объект испытаний в силу тех или иных служебных обстоятельств передаётся из рук в руки. Бывало, что подобная передача проходила безболезненно, случалось и обратное, когда катастрофа происходила с лётчиком, летавшим на данной машине, как говорится, «с нуля».

Но то — вообще. А я рассказал о случаях, коснувшихся непосредственно меня. Люди, далёкие от авиации, часто полагают, что душевные переживания испытателя связаны только с его личным риском. А это не так. Далеко не так… В принципе я

человек не суеверный. Ни в какие приметы не верю. Но передавать кому-нибудь из коллег начатое мною испытание издавна сильно невзлюбил.

Как я был взяткодателем

Взяток я никогда не брал (правда, никто мне их и не предлагал — не такие я занимал должности). Но насчёт того, чтобы самому их давать — грешен. Был такой случай. Причём, давал не только сам, но в сговоре со своим механиком. Кажется, это по закону усугубляет меру уголовной ответственности. Единственное, на что я могу сегодня надеяться, это на давность совершенного правонарушения.

Дело было вскоре после войны. Мне поручили принять на Ташкентском авиазаводе самолёт и перегнать его как можно скорее в Москву.

— Ну, особенно скоро не получится, — сказали умудрённые опытом военных перегонов коллеги. — Машина тихоходна, а главное, насидишься на промежуточных аэродромах: бензин всюду в дефиците, да и заправщиков не хватает.

Действительно, машине, которую мне предстояло перегонять, по дороге от Ташкента до Москвы требовались по крайней мере две, а то и три посадки.

Но мой механик Саша Демичев (в будущем сам ставший лётчиком) сделал ответственное заявление:

— Перегоним за один день. Будь спок.

И я, доверившись ему, рискнул заключить с коллегами несколько пари.

В Ташкент нас забросили на попутной рейсовой машине. Дня два ушло на оформление документации, приёмку Демичевым самолёта, короткий пробный полет в районе заводского аэродрома. И вот ранним утром мы двинулись в путь.

Погода была хорошая, моторы работали ровно, машина спокойно шла на автопилоте. В общем, все было тихо и мирно — до первой посадки. Приземлившись, мы обнаружили на аэродромной стоянке длинный ряд самолётов, ожидающих заправки, и один-единственный автозаправщик, шланг которого заканчивался пистолетом, вставленным в заправочную горловину баков очередного счастливчика.

— Что ж, Саша, — сказал я. — Иди, займи очередь.

Но Саша не торопился выполнять моё распоряжение. Он достал из своего механического имущества небольшую, примерно литровую, фляжку и наполнил её спиртом из тоже неизвестно откуда взявшейся у него канистры. С этой фляжкой он отправился на переговоры с заправщиком. Переговоры эти увенчались потрясающим успехом. Едва завершив операцию по уже начатой заправке очередной машины, заправщик под аккомпанемент

негодующих воплей обманутых в своих ожиданиях очередников направился прямо к нам, и через двадцать минут мы были готовы отправляться дальше в путь.

В точности то же самое произошло и на втором, и на третьем промежуточном аэродроме.

Солнце склонялось к закату, когда мы подошли к своей базе, лихо отметились в развороте над ангарами и сели, закончив перегон в течение одного дня. Пари были выиграны.

Но это был единственный случай в моей жизни, когда я куда бы то ни было впёрся вне очереди. Даже если имел на то формальное право. Очень уж запомнилось мне праведное возмущение механиков, которых мы тогда столь нахально обошли с заправкой. Так что, если я и взяткодатель, то прошу учесть, что раскаявшийся.

Но что я тогда впервые усвоил, так это преимущество свободно конвертируемой валюты (в данном случае — спирта) перед любой иной.

Визит к Кощею

В один прекрасный день я отправился к Ульриху. Не уверен, что сегодня многие помнят, кто такой был генерал-полковник юстиции Василий Васильевич Ульрих. Но в тридцатых—сороковых годах он представлял собой одну из самых мрачных и в то же время видных фигур сталинской репрессивной системы. Как председатель Военной коллегии Верховного суда СССР он возглавлял всю разветвлённую систему республиканских и областных военных судов, но особенно известен был тем, что лично председательствовал на процессах над людьми, ещё недавно занимавшими высшие государственные и партийные посты: Каменевым, Зиновьевым, Бухариным, Рыковым, Тухачевским…

Конечно, смертные приговоры им всем ещё до суда выносил Сталин со своим ближайшим окружением, но всегда, когда по каким-то соображениям, недоступным умам простых смертных, считалось целесообразным не прикончить очередную жертву террора в подвалах НКВД, а инсценировать «открытый» судебный процесс, на авансцену выступал глава военной юстиции В.В. Ульрих.

Привели меня, рядового лётчика-испытателя, в его кабинет обстоятельства особые. Мой шурин (брат моей первой жены) в возрасте 19 лет и воинском звании пехотного младшего лейтенанта был тяжело ранен в бою и попал в плен. Его сочли погибшим и даже известили об этом семью. И лишь когда кончилась война, выяснилось, что он жив и освобождён из плена, после чего, как и все его товарищи по несчастью (или счастью — ведь человек оказался жив!), отправлен в спецлагеря. Проверку он поначалу прошёл, вернулся в Москву, но вскоре был вновь арестован. Семья предприняла все возможные меры, чтобы парня выручить, начиная с приглашения самого лучшего адвоката. Но, тем не менее, военная коллегия Московского военного округа признала его виновным — ни больше и ни меньше! — в измене Родине, совершенной военнослужащим в военное время, и приговорила к 10 годам лагерей строгого режима (т.е. фактически к каторге), возвращение из которых даже по прошествии этого срока было весьма проблематичным.

На всякий случай без особой надежды на успех подали апелляцию в Военную коллегию Верховного суда, понимая, что поток подобных апелляций весьма обилен, и в аппарате Военной коллегии приговоры штампуют второстепенные лица, не особенно утруждая себя сколько-нибудь детальным изучением

дела.

И тут моей тёще — матери осуждённого — кто-то сказал, что у Ульриха сын — лётчик, и поэтому генерал к представителям этой профессии якобы испытывает определённую слабость. Сведения были крайне ненадёжные — на уровне слухов. Но понятное отчаяние матери толкало на то, чтобы не пренебрегать любым шансом, каким бы малым он ни казался.

— Марик, попробуй поговорить с Ульрихом, — попросила тёща.

И я, по наивности явно не отдавая себе отчёта в том, насколько на разных этажах иерархической лестницы находимся мы с Ульрихом, начал действовать, проявляя при этом больше испытательской настойчивости, чем трезвого понимания ситуации.

Секретарша одного из заместителей министра авиационной промышленности, моя давняя добрая знакомая, подпустила меня, когда её шефа не было на месте, к телефонному аппарату правительственной связи — «кремлёвской вертушке». Таких вертушек в то время было сравнительно немного, и трубку снимал, как правило, сам владелец аппарата. Так получилось и на сей раз — ответил Ульрих.

— Товарищ генерал, — сказал я, — лётчик-испытатель майор Галлай просит десятиминутного приёма у вас по личному вопросу.

Майор… Персона явно не из тех, с кем привык вступать в контакт председатель Военной коллегии. Может, сыграла свою роль «вертушка», а скорее всего просто от неожиданности он ответил:

— Приходите завтра в шестнадцать часов.

Военная коллегия Верховного суда помещалась в самом начале Никольской улицы, рядом с аптекой Феррейна, но вход в бюро пропусков был со стороны заднего фасада здания, обращённого к памятнику первопечатнику Ивану Фёдорову.

В своём кабинете Ульрих сидел за столом в рубахе и подтяжках. Тужурка висела тут же на вешалке. Кондиционеров тогда не было, и его явно донимала жара. На лысой голове выступали капельки пота.

— Ну, так слушаю вас, — сказал Ульрих, посмотрев на меня, как мне показалось, с чем-то, похожим на удивление.

И я начал излагать суть дела. Едва я назвал статью: 58-1б, по которой был осуждён шурин, Ульрих с усмешкой заметил:

— Только и всего: измена Родине.

— Товарищ генерал, — возразил я, — если бы речь шла о мелочи, я не стал бы вас беспокоить.

И продолжал выкладывать свои доводы в пользу осуждённого: попал в плен в бессознательном состоянии раненным, оружие против своих не поднимал, реального вреда нашей армии и государству не причинил, на войну попал 19-летним, вчерашним школьником, воспитывался в семье родителей — старых большевиков.

На изложение всего этого назначил себе 5 минут из испрошенных десяти («Эх, надо было просить пятнадцать!») и в этот регламент уложился.

Ульрих выслушал меня и сказал безразличным, сухим тоном:

— Да, но существует же такое понятие — офицерская честь.

— Товарищ генерал, я знаю об этом понятии.

— Вы-то знаете, — Ульрих лениво показал рукой на орденские колодки на моем кителе (а я уж постарался навесить на себя все, что было), — но ваш шурин…

Я пустился было по второму разу излагать свои доводы, но Ульрих, больше не слушая меня, взял трубку и сказал кому-то:

— Зайди ко мне.

Этот «кто-то» оказался заместителем председателя Коллегии генерал-майором юстиции Орловым.

— Вот майор ходатайствует о пересмотре дела своего родственника. Апелляция подана, но надо нам самим посмотреть. Действительно, когда дело касается какого-нибудь деклассированного элемента, мы это учитываем. Надо, наверное, не оставлять без внимания и обратную ситуацию: родители — старые большевики, да и майор ручается. В общем, возьмите себе на контроль.

Вышел я из кабинета Ульриха вместе с Орловым. Не знаю, чем он объяснил снисходительную реакцию своего шефа на вторжение нахального майора, но спросил лаконично:

— Фамилия? Статья? Дата осуждения? Кем осуждён? — и записал мои ответы.

В результате 10 лет лагеря строгого режима решением Военной коллегии Верховного суда превратились в 7 лет лагерей «обыкновенных», из которых половину мой шурин проработал в «шарашке». Тоже не сахар, конечно, но все же… Полную реабилитацию и боевой орден он получил одновременно со многими своими товарищами по несчастью спустя добрых два десятка лет.

Со временем, когда я лучше разобрался в психологии высокого начальства и принятых наверху правилах игры, то понял, насколько экстравагантным было моё вторжение к Ульриху и как оно его, видимо, позабавило. Этим, наверное, и объясняется положительный (в общем, конечно, положительный)

результат нашего разговора — уж, конечно, не тем, что мои речи пробудили в этом палаче стремление к справедливости. О существовании такой категории как справедливость он, надо думать, к тому времени давно забыл. Когда я много лет спустя увидел роман братьев Вайнеров «Визит к Минотавру», то, ещё не читая книгу, подумал, что такое название неплохо подошло бы к той давней истории.

Авиационные афоризмы

Наверное, в каждой профессиональной среде — у артистов, врачей, геологов — имеют хождение свои анекдоты, байки, афоризмы. Есть они и у авиаторов.

Автор первого запомнившегося мне авиационного афоризма, наш первый инструктор парашютного дела Виноградов, наверное, и сам не обратил внимания на то, что изрёк афоризм. Он просто учил нас тому, как следует вылезать из кабины самолёта У-2 и занимать исходное положение для прыжка: встать в кабине, схватиться руками за стойки центроплана, вынести левую ногу на крыло, правую руку перенести на борт кабины и так далее.

Виноградов с секундомером в руках наблюдал наши отвратительные суетливые движения, замирания последовательно в самых нелепых позах, какие только можно себе представить, потом поморщился и спросил:

— Ребята, вы понимаете, что значит быстро вылезти из кабины на крыло и изготовиться к прыжку? Это значит: делать медленные движения без перерывов между ними.

Лучше сформулировать разницу между быстротой и суетливостью вряд ли возможно.

Уже работая в ЦАГИ, я услышал из уст одного из старейших наших лётчиков-испытателей Сергея Александровича Корзинщикова соображение об универсализме (что означало «любое задание на любой машине») как обязательной черте профессионального облика испытателя:

— Настоящий лётчик-испытатель должен свободно летать на всем, что только может летать, и с некоторым трудом на том, что, вообще говоря, летать не может.

Было к чему стремиться!

Чаще всего прибегал к афористичным формулировкам лётчик-испытатель Александр Петрович Чернавский — человек большой культуры, знаток литературы. Он, кроме всего прочего, откровенно заботился о воспитании своих молодых коллег, причём последнее умел делать ненавязчиво и с юмором.

Однажды я, освоив новую для себя и довольно строгую в пилотировании машину, выразил это внешне эффектным, но далеко не самым умным способом, загнув сразу после отрыва от земли крутой разворот с подъёмом. После полёта, когда я вернулся в лётную комнату, Чернавский встретил меня сообщением:

— Осторожность — лучшая часть мужества.

Эту мысль я по молодости лет оценил не в полной мере.

Потребовались время и опыт, чтобы она до меня дошла всерьёз. Но в конце концов это произошло. Иначе вряд ли получил бы я возможность писать эти заметки.

Иногда Чернавский выдавал и афоризмы явно шуточные. Как-то раз он сказал:

— Лень — не порок, а естественная самозащита организма от переутомления.

Однако незамедлительно наткнулся на встречный вопрос слушателей:

— Что ж ты сам, Петрович, этому постулату не следуешь?

Возразить автор афоризма, большой трудяга, не смог. Да этого и не требовалось: высказывание было явно не всерьёз.

Гораздо более серьёзную тему затронул выдающийся лётчик-испытатель Герой Советского Союза Григорий Александрович Седов. Одно время с лёгкой руки журналистов и телерадиокомментаторов стал всячески превозноситься героизм как главная и едва ли не единственная черта облика лётчика-испытателя. Другие свойства характера, а также знания, осмысленный опыт, умение предвидеть возможный ход событий или сделать «заготовки» на любой их поворот и многое другое, без чего настоящего испытателя нет, оставались за бортом. Упускалось из виду, что работа испытателя прежде всего умственная. Хуже всего, что подобные концепции начинали находить отклик и у части лётной молодёжи. И тогда Седов сказал:

— Если лётчик, отправляясь в испытательный полет, считает, что идёт на подвиг, значит, он к полёту просто не готов.

При всей афористичности формы сказанное Седовым — чистая правда. Так оно в действительности и есть — подтверждено многолетним опытом.

Вот такие авиационные афоризмы. Некоторые из многих. Однако, если вдуматься, только ли авиационные они?

Только ваш портрет!

Инициатор создания и один из руководителей нашего Лётно-исследовательского института профессор А.В. Чесалов знал в авиации всех и вся. Многих — смолоду. Когда в 1940 году уже известный как конструктор лёгких самолётов стремительно набиравший силу А.С. Яковлев был назначен заместителем наркома авиационной промышленности, Чесалов удивился:

— Это надо же! Шурка Яковлев, которого старожилы авиации помнят мальчиком на планёрных слётах в Крыму, — замнаркома!

Впрочем, Яковлев быстро показал себя. Проявил незаурядные способности к тому, чтобы свободно ориентироваться в так называемых коридорах власти, вплоть до кабинета Сталина, весьма к молодому конструктору благоволившего.

В интересах истины надо заметить, что не с одними лишь придворными интригами было связано имя Яковлева. Возглавляемое им конструкторское бюро выпускало самолёты, пользовавшиеся у лётчиков большой популярностью за присущую им лёгкость, манёвренность и простоту пилотирования. Во время Отечественной войны в наших Военно-воздушных силах без малого половина боевых истребителей носила наименование «Як». И все же больше всего разговоров в авиационной среде велось не о конструкторских достижениях Яковлева (хотя и о них, конечно, тоже), а об его удивительной непотопляемости, умении ловко общаться с сильными мира сего, где он чувствовал себя как рыба в воде.

Однажды мой друг авиаконструктор И.А. Эрлих, бывший одно время заместителем Яковлева, рассказал, как Александр Сергеевич — имя Шурка из обихода вышло уже давно — провёл беседу со Сталиным.

До Яковлева на приёме у Сталина был артист, игравший вождя в нескольких так называемых историко-революционных фильмах. В заключение разговора Сталин спросил у своего посетителя, не нужно ли ему чем-нибудь помочь. Артист незамедлительно выпалил, что хотел бы иметь автомашину. Видимо, просьба показалась его собеседнику мелкой — к секретарю ЦК партии с такой ерундой, — и последовал брезгливый приказ: «Дайте этому человеку автомобиль». С вошедшим в кабинет Яковлевым Сталин переговорил по каким-то очередным деловым вопросам, после чего задал тот же вопрос: не нужно ли чего?

— У нашего конструкторского бюро и у меня лично, товарищ Сталин, все, что необходимо, есть. Вот только одна просьба… —

сказал Яковлев.

— Ну, что ж, говорите, какая просьба.

— Нам бы очень хотелось иметь вашу фотографию. И, если можно, с автографом. Мы бы повесили её в главном зале нашего бюро, чтобы была постоянно у всех на виду. Больше ничего нам не надо.

Явно довольный таким поворотом дела Сталин распорядился принести несколько своих фотографий, написал на одной из них пожелание успехов их КБ и отдал Яковлеву. На работе сослуживцы встретили его сообщением о том, что по радио передали о награждении КБ и его Главного конструктора. Главное было, конечно, не в орденах (хотя им в то время и придавалось немалое значение), а в дополнительных возможностях, связанных с «монаршей милостью».

Один из талантов истинного царедворца — умение просить немного так, чтобы получить многое. Так было, наверное, во все времена. Было и у нас. Впрочем, только ли было?..

Сергей Анохин и Университет марксизма-ленинизма

Одним из непременных элементов жизни советского человека была в течение нескольких десятилетий так называемая политучёба. Предполагалось, что мы должны всю жизнь поднимать свой идейный уровень. Правда, на практике это сводилось к пережёвыванию одних и тех же «источников», вроде Краткого курса истории партии. Определённой отдушиной служила форма политучёбы, именовавшаяся «самостоятельным изучением первоисточников». Для этого требовалось составить план — перечень литературы, которую самостоятельно занимающийся обязывался изучить в течение очередного учебного года и сдать зачёт комиссии парткома. Перечень составляли из материалов либо самых простых (что, однако, не всегда проходило при утверждении индивидуального плана в парткоме), либо, напротив, максимально сложных, вроде «Материализма и эмпириокритицизма» (в расчёте на то, что на таковую тему не найдётся экзаменатора).

В один прекрасный день партийное начальство, убедившись в несовершенстве столь удобного для нас метода «самостоятельного изучения», изобрело новую форму политпросвещения — вечерний Университет марксизма-ленинизма. Конкретно занятия в этом университете сводились к тому, что вечером, вдоволь налетавшись, мы усаживались в институтском клубе и, в меру своих сил преодолевая дремоту, слушали очередного, редко мало-мальски интересного лектора. Особой любви, как нетрудно понять, эти занятия у нас не вызывали.

Успешнее всего приспособиться к сложившимся обстоятельствам удалось нашему коллеге выдающемуся лётчику-испытателю Сергею Николаевичу Анохину. В одном из испытательных полётов он потерпел серьёзную аварию, в которой потерял левый глаз. После чего, выздоровев, продолжал летать. Это само по себе было редкостью — мировая авиационная практика знает считанных по пальцам одной руки одноглазых лётчиков. Но Сергей и среди них был уникален — не просто летал, а летал как испытатель новых, скоростных, реактивных (новинка того времени) машин. Причём и тут был из лучших.

На месте отсутствующего глаза он поначалу носил чёрную повязку, затем ему выписали из Германии искусственный глаз. Но к повязке он привык и носил попеременно то её, то этот

стеклянный глаз. А иногда — тут мы приближаемся к тому, что послужило поводом для этих заметок, — и то, и другое вместе: именно в таком комплекте он приходил на занятия Университета марксизма-ленинизма. Когда занятие входило в привычное русло и лектор терял необходимую бдительность, Серёжа перекидывал повязку на здоровый глаз, подпирал голову руками и мирно подрёмывал, уставившись на лектора немигающим стеклянным глазом.

Не знаю, точно ли все было так на самом деле, но слух об этом получил широкое распространение. Как, впрочем, и многие другие легенды об Анохине — он был из того сорта людей, к которым легенды легко пристают. Не случайно ведь жизнь одного человека обрастает легендами, а жизнь большинства других — нет. Наверное, до того, как стать объектом легендотворчества, надо сделать немало в действительности — приучить людей к тому, что именно с ним может случиться нечто необыкновенное.

Полет «Восхода» — отставка Хрущёва

ЦУПа — Центра Управления Полётами — такого, каким мы сегодня его знаем: с рядами операторских пультов, многометровыми дисплеями, балконами для гостей в 64-м году ещё не существовало. Управление космическим полётом осуществлялось из небольшой комнаты в пристройке к Монтажно-испытательному корпусу (МИКу) космодрома, именовавшегося в открытой прессе Байконуром (хотя посёлок Байконур находился в нескольких десятках километров). В этой комнате были установлены телефоны, сюда стекалась вся информация с наземных и морских пунктов слежения, здесь находился почти весь состав Государственной комиссии и технический руководитель полёта. «Двадцатый» — таков был позывной Главного конструктора С.П. Королева. Тут же обычно пребывали все нужные (а также некоторые на данном этапе работы ненужные, вроде автора этих строк) специалисты, готовые ответить на любой возникший по ходу дела вопрос.

Этой ночью продолжительность полёта первого трехместного (до того летали только одноместные) космического корабля «Восход» приближалась к суткам. Однако экипаж — В. Комаров, К. Феоктистов и Б. Егоров, — вопреки первоначальному заданию, попросил продлить полет ещё на сутки, чтобы доделать какие-то оставшиеся невыполненными исследования. Доводы экипажа были достаточно существенными, ведь, кроме своей «многоместности», корабль отличался тем, что в нем впервые летели учёные, — специалисты в области технических (Феоктистов) и медицинских (Егоров) наук. Вопрос оживлённо обсуждался в «штабной» комнате, когда неожиданно позвонила «вертушка» — аппарат правительственной связи. Звонил Хрущёв.

Вообще говоря, этот звонок нарушал установившийся порядок. Обычно, когда подходил к концу определённый этап полёта или возникали проблемы, решить которые на месте Государственная комиссия была некомпетентна (предполагалось, что ЦК или Совмин были в любой области более компетентны), Королев, формально заместитель председателя Госкомиссии, а фактически руководитель всего дела, звонил министру среднего машиностроения, докладывал ему и испрашивал разрешения доложить Устинову — заместителю Председателя Совета Министров, курировавшему космонавтику. Разрешение неизменно давалось, а доклад Устинову заканчивался просьбой

разрешить звонок Брежневу, в то время второму секретарю ЦК партии, и лишь с разрешения последнего звонили персеку. Эта отработанная цепочка стала привычной, и вдруг звонок Хрущёва. Вероятно, ему, отдыхавшему в Пицунде, не спалось, вот он и решил позвонить на космодром.

Королев, умевший говорить с первыми лицами государства уважительно, но без подобострастия, доложил: программа полёта близится к завершению, все идёт по плану, самочувствие экипажа хорошее, технических неисправностей не обнаружено. Экипаж, продолжал Королев, просит продлить полет ещё на сутки. Средств обеспечения жизнедеятельности и управления кораблём хватит, но тогда не останется резервов на случай непредвиденных обстоятельств, которые могут снова потребовать вынужденного продления полёта…

Сергей Павлович умел доложить начальству так, что тому не оставалось ничего иного, как принять «от себя» решение, фактически продиктованное докладывающим.

— Не надо продлевать, — сказал Хрущёв. — Пусть садятся. А как только сядут, позвоните мне.

Мне, человеку от высоких государственных сфер далёкому, ничего особенного в создавшейся ситуации не виделось. Но я ошибался. Вопрос о том, как действовать дальше, обсуждался всерьёз. В конце концов решили действовать так, будто звонка Хрущёва не было. Королев доложил последовательно по всей отлаженной цепочке, на каждом звене которой получал, естественно, тот же ответ — полет не продлевать и доложить, когда «Рубины» (таков был позывной экипажа «Восток») приземлятся, — и разрешение звонить дальше. И только Брежневу в ответ на ставшее обычным разрешение Королев сказал: «А он сам уже нам звонил».

В положенное время утром 13 октября 1964 года, через 1 сутки 13 минут после старта, «Восход» благополучно приземлился. Надёжно убедившись в этом, Королев взял трубку «вертушки» и начал докладывать по инстанциям. Все шло, как обычно, до разговора с Брежневым, который в ответ на просьбу разрешить доклад Хрущёву неожиданно ответил:

— Не надо.

— Но он ведь, когда звонил ночью, сказал, когда сядут, позвонить.

— Нет, не надо. Мы сами ему доложим.

На этом разговор закончился, оставив Королева и всю Госкомиссию в раздумьях: что делать? С одной стороны, надо было выполнять распоряжение Хрущёва как «старшего по чину». С другой стороны, как игнорировать прямое, повторенное дважды

указание Брежнева? Наше космическое начальство пребывало в тревожном волнении. А в это самое время Хрущёва в Пицунде уже не было. Его везли в Москву на заседание ЦК, на котором «друзья и соратники» сняли его со всех должностей и отправили на пенсию.

В драматургии классицизма был принят принцип единства места, времени и действия. Не скажу о действии. И по месту мы находились от разворачивавшихся событий на удалении в несколько тысяч километров. Но что касается времени, то отслеживать эти события мы имели возможность в масштабе один к одному — на сутки раньше подавляющего большинства своих соотечественников да и всего мира. Могли процесс снятия Хрущёва расписать если не по минутам, то во всяком случае по часам.

Правда, полностью мы отдали себе в этом отчёт несколько позднее, когда пошла наперекосяк вся привычная послеполётная процедура: космонавтов не отправили незамедлительно в Москву, а привезли сначала на космодром, где и выдерживали некоторое время, к сугубому удовлетворению врачей, получивших возможность обследовать своих подопечных «тёпленькими» (в дальнейшем этот порядок, явно разумный, стал обязательным).

А наши остряки (которых в космонавтике, как и в её родительнице — авиации, — всегда хватало), когда информация о происшедших на нашем государственном Олимпе переменах дошла до космодрома, советовали Комарову:

— Володя, ты, когда будешь докладывать в Москве, говори не как принято: «готов выполнить любое задание советского правительства», а — «готов выполнить любое задание любого советского правительства».

Не знаю, отдавали они себе отчёт в том, что безопасно выдавать такие шуточки в дохрущевские времена было вряд ли возможно?..

Такой еврейской фамилии нет

Израильский союз ветеранов второй мировой войны пригласил меня в гости. В этой стране причудливо сосуществует древняя история с бурной, порой драматической историей современной. Многое в ней вызвало у меня симпатию и уважение, многое — например, господство клерикализма, — непонимание. Но интересной эта поездка оказалась чрезвычайно.

В обширной программе, составленной гостеприимными хозяевами (в основном нашими боевыми офицерами, участниками Отечественной войны), был и знаменитый университет в Тель-Авиве. В одной из комнат университетского музея находился компьютер, на клавиатуре которого можно было за два шекеля набрать любую фамилию и на дисплее прочитать все об её происхождении, известных её носителях и всех прочих относящихся к ней сведениях, а ещё за один шекель получить распечатку высвеченного на экране.

Я, конечно, не замедлил набрать свою фамилию.

На экране что-то замелькало, замигало и в конце концов появились обескуражившие меня слова:

— Такой еврейской фамилии нет.

Вообще-то я знал, что моя фамилия происходит из Венгрии. Думал, что существовала какая-то ветвь венгерских евреев. Но чтобы так уж начисто «нет», не ожидал.

Распечатку такого, столь же краткого, сколь и категорического сообщения, естественно, брать не стал.

Хотя моя присутствовавшая при этом жена заметила:

— Лет сорок назад такой распечатке цены бы не было…

Может быть, лучше вы?..

Дело было в первые так называемые перестроечные годы.

Мы с женой и её братом собирались ехать на дачу, как вдруг позвонил телефон — младший брат моего покойного друга и коллеги Петра Ф. сказал, что должен безотлагательно повидаться со мной.

— Алёша, может быть, дня через два? Сейчас я собрался на дачу.

— Нет, только сегодня.

— Что ж, приезжайте, — сказал я и предупредил домашних, что дача несколько откладывается.

Через некоторое время появился Алексей. Мы сели, и он начал с того, что положение в стране оставляет желать много лучшего, и далее развил тему:

— Руководство страны явно не отдаёт себе отчёта в остроте ситуации. Нужны энергичные меры, которые привлекли бы к себе его внимание. Поэтому было бы в высшей степени полезно, если бы вы, Герой Советского Союза и обладатель ряда степеней и званий, вышли на Красную площадь, облили себя бензином и сожгли.

В первый момент я оторопел, но, придя в себя, сказал, что идея мне очень нравится, но почему бы самому автору не реализовать её?

— Моё самосожжение должного эффекта не произведёт, — решительно отпарировал собеседник.

Столь высокая оценка общественной значимости моей скромной персоны звучала лестно. Тем не менее сделанное мне предложение я отклонил (о чем читатель, впрочем, и сам догадывается, поскольку я пишу эти строки). Не скрывая своего разочарования, гость покинул мой дом.

Вскоре я рассказал об этом, скажем прямо, оригинальном визите Эльдару Рязанову. Думал просто его немного развлечь, но Эльдар, будучи человеком деловым, использовал его и в своей повести «Предсказание», и в сценарии одноимённого фильма. Причём, должен сознаться, описан в повести и показан в фильме этот эпизод гораздо красочнее, чем происходил в действительности. В книге заслуга принадлежит Рязанову персонально, а в фильме ему хорошо помогли актёры — Р. Карцев, игравший, так сказать, автора идеи, и О. Басилашвили, изображавший главного героя картины (то есть, если выискивать первоисточники, меня).

Превзошло искусство жизнь и в более высоком уровне

сервиса: мой посетитель пришёл налегке, имея при себе лишь идею в чистом виде, а герой Карцева предусмотрительно захватил с собой канистру с бензином.

Тем не менее претензии к Рязанову на соответствующую часть авторского гонорара за повесть и сценарий я зарезервировал за собой.

На юбилее

В конце 70-х в московском Доме кино отмечалось 85-летие Виктора Борисовича Шкловского. Отмечалось широко, со всеми положенными атрибутами: адресами, подарками и, конечно, пышными юбилейными речами, которые, правда, не отличались большим разнообразием. Последнее обстоятельство, насколько можно было заметить, у самого юбиляра, отличавшегося острым, ироничным складом ума, несколько снижало уровень нормальной юбилейной растроганности.

Но вот слово взял кинодраматург Алексей Яковлевич Каплер, человек сложной, временами трудной, но яркой судьбы.

— Я хочу спросить Виктора Борисовича, — начал он. — Помнит ли он, как при появлении звукового кино убеждал нас, что оно не более, чем аттракцион, и не имеет никакого будущего?

— Было дело, — подтвердил, несколько опешив, Шкловский.

— Почему я сегодня говорю об этом? Дело в том, что в таком же духе высказывались и Рене Клер, и даже Чарли Чаплин. Я думаю, нашему юбиляру приятно будет вспомнить, в какой хорошей компании он ошибался.

Шкловский радостно захохотал. Оказывается, в совершении ошибок, как и в выпивке, имеет значение, с кем.

Только с одним вопросом

Когда я работал лётчиком-испытателем Лётно-исследовательского института, то, естественно, соприкасался в деле с сотрудниками едва ли не всех научных подразделений института. Во многих из них нашёл не только сослуживцев, но и добрых приятелей и даже друзей. Был среди них и симпатичный инженер Николай Пилюгин, занимавшийся электрооборудованием летательных аппаратов. Импонировало присущее ему глубокое знание дела и, в частности, умение разгадывать ребусы, в изобилии преподносившиеся своенравной авиационной техникой (в таких делах потребны не только знания и опыт, но и нечто «от бога» — то, что мы называем технической интуицией). Кроме того, он просто мне понравился, кажется, взаимно. В послевоенные годы и он, и я из ЛИИ ушли, правда, при далеко не одинаковых обстоятельствах: меня, в порядке борьбы с космополитизмом, из института попросили, а он перешёл в новую и ещё не всеми признававшуюся перспективной область — ракетную технику.

Когда мы лет пятнадцать спустя на ниве дел космических вновь встретились, Н.А. Пилюгин был одним из знаменитых ракетно-космических Главных конструкторов и даже дважды членом президиума Академии наук. Не знаю, какого стиля поведения придерживался он внутри своего КБ, но со старыми знакомыми общался так же, как полтора десятка лет назад: с кем был на «ты», остался на «ты», кому симпатизировал, тому продолжал симпатизировать, с кем ранее был холодноват, к тем не потеплел. Словом, внешние регалии и новая ответственность за большой коллектив голову ему не вскружили и вельможности не привили. «Медные трубы» прошёл без видимых потерь.

Однако пребывание на высоких орбитах, естественно, научило его многому, выходящему за пределы чистой науки и техники. Главный конструктор не может не быть, кроме всего прочего, тактиком в общении с внешним миром и особенно — с властями предержащими. Чему я однажды и оказался свидетелем.

Как-то Пилюгин потянулся к «вертушке», чтобы испросить у кого-то из «небожителей», кажется, у Д.Ф. Устинова, согласие на предложение, только что родившееся на совещании с несколькими сотрудниками его КБ.

— Постойте, Николай Алексеевич, — удержал его один из заместителей. — Раз уж будете говорить с Дмитрием Фёдоровичем, попросите заодно у него…

Пилюгин махнул рукой, что следовало понимать в смысле:

«отстань». А после окончания (успешного) разговора назидательно изрёк:

— Когда чего-нибудь просишь у властей предержащих, надо обращаться всегда только по одному вопросу. Единственному! Поставить начальство перед необходимостью произнести «да» или «нет». Иначе оно выберет из твоих просьб самую мелкую, согласится на неё, а в самом важном откажет — и будет считаться, что он отнёсся к твоим нуждам с вниманием: сделал, де, что возможно… Нет — всегда только с одним делом!

На вопрос одного из нас, кого следует относить к властям предержащим, Николай Алексеевич разъяснил: «Всякого, кто в данный момент имеет возможность что-то, нужное тебе, сделать или не сделать — от начальника ЖЭКа до Председателя Совета Министров».

К Председателю Совмина мне в жизни обращаться не приходилось. А к председателю ЖЭКа — неоднократно. И ко многим другим начальникам, занимавшим промежуточное положение между двумя вышеназванными, тоже. При этом я неуклонно следовал рекомендации Пилюгина и убедился на практике (которая, как известно, есть критерий истины) в её справедливости.

Проспект Королева

После смерти таинственного (правда, только для великого советского народа, во всем мире это секрета не составляло) «Главного конструктора» — лидера нашего ракетостроения и практической космонавтики Сергея Павловича Королева — и правительственных похорон «по первому разряду»: с Колонным залом и установкой урны в Кремлёвской стене, готовилось решение об увековечивании его памяти. При этом выяснилось, что далеко не все на разных этажах власти относились к покойному с большой теплотой — очень уж многим он, что называется, «наступал на ногу», отчасти по делу, а иногда просто по причине далеко не идеального характера. Казалось бы, смерть зачёркивает все прижизненные обиды и недоразумения, выяснилось — нет, не все. Назвать именем Королева подмосковный Калининград, где он работал, удосужились лишь через тридцать лет после его смерти.

Готовя первое постановление об увековечивании, решили присвоить имя Королева маленькой Первой Останкинской улице. Логика в этом была — именно на этой улице он жил. Но очень уж она была непрезентабельная. Один из многолетних сотрудников Королева Евгений Фёдорович Рязанов, как и многие его коллеги, неудовлетворённый таким предложением, не поленился съездить в Главное Архитектурное Управление, посмотрел там генеральный план развития этого района и установил, что Третья Останкинская должна превратиться в большой проспект (ныне существующий). Однако в аппарате ЦК партии упёрлись: переименовывать только Первую, и никакую другую.

И вот Рязанов вместе с ветераном отечественного ракетостроения М.К. Тихонравовым везут пакет с усыпанным множеством высоких виз проектом постановления из ЦК в Исполком Моссовета. Не долго думая, Женя тут же в машине аккуратно вскрывает конверт, ещё более аккуратно переправляет цифру "1" на "3", заклеивает конверт и передаёт его по назначению. А дальше все пошло автоматически. Никому и в голову не пришло усомниться: документ из ЦК! Подлежит безоговорочному исполнению!

Сейчас, проезжая по широкому, прямому проспекту Королева, протянувшемуся от проспекта Мира до самой Останкинской телебашни, мало кто знает, что «крёстным отцом» этого наименования самочинно стал Женя Рязанов, чьи не совсем законные действия оказались результативнее постановлений всесильного ЦК. Бывало и такое…

Сейчас ни Рязанова, ни Тихонравова, увы, уже нет в живых. А эту историю рассказал старожил королёвского конструкторского бюро М.С. Флорианский. Рассказал с одобрением. С таким же одобрением был выслушан.

Вообще говоря, подделка документов — это нехорошо. Но в данном случае…